

റോഡിന്റെ നിർമ്മാണം അനന്തമായി നീളുന്നതും അതിനോടനുബന്ധിച്ച് മൂന്ന് പാലങ്ങളുടെ നിർമ്മാണ പ്രശ്നവും അടങ്ങിയതാണ് സബ്മിഷൻ. ഹരിപ്പാട്, കട്ടനാട് മണ്ഡലങ്ങളിലെ നെടുമുടി - കുരുവാറ്റ റോഡിന്റെ നിർമ്മാണം പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിനായി മൂന്ന് പ്രധാന പാലങ്ങളാണ് നിർമ്മിക്കേണ്ടത്. ഇതിൽ തകഴി, നെടുമുടി പഞ്ചായത്തുകളെ ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന പടഹാരം പാലത്തിന്റെ നിർമ്മാണം ദ്രുതഗതിയിൽ പുരോഗമിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു. ഈ പാലത്തിന്റെ നിർമ്മാണം ഏകദേശം പകുതിയോളം പൂർത്തിയായിട്ടുണ്ട്. ഇതിനോടനുബന്ധിച്ച് നിർമ്മിക്കേണ്ട കോരൻകുഴി പാലത്തിന്റെ 18.68 കോടി രൂപയുടെ എസ്റ്റിമേറ്റ് ഭരണാനുമതിക്കായി പരിഗണിച്ചിരുന്നെങ്കിലും ബഡ്ജറ്റിൽ ഉൾപ്പെട്ടിട്ടില്ലാത്തതിനാൽ ഭരണാനുമതി നൽകാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. മുതലകുറിച്ചിടാൻ പാലത്തിന്റെ നിർമ്മാണം കരാറുകാരന്റെ നഷ്ടോത്തരവാദിത്വത്തിൽ പ്രവൃത്തി അവസാനിപ്പിച്ച് ശേഷിക്കുന്ന പ്രവൃത്തി റീ-ടെണ്ടർ ചെയ്തു. റീ-ടെണ്ടർ ചെയ്ത പ്രവൃത്തിക്ക് ക്വാട്ട് ചെയ്ത തുക വളരെ കൂടുതലായതിനാൽ ടെണ്ടർ ക്യാൻസൽ ചെയ്ത് എസ്റ്റിമേറ്റ് റീകാസ്റ്റ് ചെയ്ത് വീണ്ടും റീ-ടെണ്ടർ ചെയ്യുന്നതിനുവേണ്ട നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചു വരുന്നു. പവർഹൗസ്-മുതലക്കുറിച്ചിടാൻ റോഡിന്റെ ടെണ്ടർ നടത്തിയിരുന്നെങ്കിലും ആരും പ്രവൃത്തി ഏറ്റെടുത്തിരുന്നില്ല. തുടർന്ന് എസ്റ്റിമേറ്റ് പുതുക്കി സാങ്കേതികാനുമതി നൽകിയപ്പോൾ ആവശ്യമായ സ്ഥലം ഏറ്റെടുത്ത ശേഷം ടെണ്ടർ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നതിനാണ് അനുമതി നൽകിയത്. ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിന് എസ്റ്റിമേറ്റിൽ തുക വകയിരുത്തിയിട്ടുള്ളതും റവന്യൂ വകുപ്പിന്റെ അനുമതി ലഭ്യമായിട്ടുള്ളതുമാണ്. ഇതിന് ജില്ലാ കളക്ടറുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുവരുന്നുണ്ട്. കട്ടനാട് എം.എൽ.എ.-യും ഇക്കാര്യം ഉന്നയിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കാര്യങ്ങളിൽ അടിയന്തരമായി ഇടപെടാം.

(4) റെയിൽവേ സ്റ്റേഷൻ വികസനം

ശ്രീ. പി. മമ്മിക്കുട്ടി: സർ, ഷൊർണ്ണൂർ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷന്റെ പുനരുദ്ധാരണത്തിനവർ അതിന്റെ പഴയ പ്രതാപം വീണ്ടെടുക്കുന്നതിനുമായി സംസ്ഥാന സർക്കാർ കേന്ദ്ര സർക്കാരിൽ സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തണമെന്നും വിശദമായ ഡി.പി.ആർ. തയ്യാറാക്കി പഴയ പ്രാധിയിലേയ്ക്ക് ഷൊർണ്ണൂരിനെ എത്തിക്കണമെന്നുമാണ് ഈ സബ്മിഷനിലൂടെ ഞാൻ ആവശ്യപ്പെടുന്നത്. പോത്തന്നൂർ മുതൽ ഷൊർണ്ണൂർ വരെയുള്ള റെയിൽപ്പാത 1861-ലാണ് നിലവിൽ വന്നത്. ഷൊർണ്ണൂരിൽനിന്ന് ഫറൂക്ക് വഴി കോഴിക്കോട്ടേയ്ക്കും തുടർന്ന് മംഗലാപുരത്തേയ്ക്കും റെയിൽവേ ലൈൻ നീണ്ടുപോകുന്നത് 1888-ലാണ്. 1904-ലാണ് ഷൊർണ്ണൂരിൽനിന്ന് കൊച്ചിയിലേയ്ക്ക് റെയിൽപ്പാത നിർമ്മിച്ചത്. 1927-ലാണ് ഷൊർണ്ണൂർ - അങ്ങാടിപ്പുറം വഴി നിലമ്പൂരിലേയ്ക്ക് ലൈൻ

വ്യാപിപ്പിച്ചത്. ഈ നാല് ലൈനുകൾ വന്നതോടെയാണ് ഷൊർണ്ണൂർ പ്രധാനപ്പെട്ട ജംഗ്ഷനായി മാറിയത്. മലബാറിലേയ്ക്കുള്ള റെയിൽവേ കവാടം എന്നാണ് ഷൊർണ്ണൂർ ജംഗ്ഷൻ അറിയുന്നത്. കേരളത്തിലെ ആദ്യത്തെ റെയിൽവേ ജംഗ്ഷനവർ ഷൊർണ്ണൂരായിരുന്നു. ആയിരക്കണക്കിന് റെയിൽവേ തൊഴിലാളികളുടെ ആവാസ കേന്ദ്രമായിരുന്നു ഷൊർണ്ണൂർ. ദക്ഷിണേന്ത്യയിലെ മികച്ച തീവണ്ടി എഞ്ചിൻ ഷെഡ് (ലോക്കോ ഷെഡ്) ഷൊർണ്ണൂരിലായിരുന്നു പ്രവർത്തിച്ചിരുന്നത്. 1200-ഓളം പേർ ലോക്കോ ഷെഡ്ഡിലും, ഗുഡ്സ് യാർഡിലും മറ്റുമായി 1500 പേരും ജോലിയെടുത്തിരുന്നു. ഷൊർണ്ണൂരിലെ മൂന്നോളം വാർഡുകളിൽ റെയിൽവേ തൊഴിലാളികളായിരുന്നു താമസിച്ചിരുന്നത്. 1982-ൽ ഡീസൽ എഞ്ചിൻ വന്നതോടെ ലോക്കോ ഷെഡ് പൂട്ടപ്പെട്ടു. അതിനുശേഷം ഇപ്പോൾ ഇലക്ട്രിക് എഞ്ചിനായി. അതോടെ നേരത്തെ പ്രവർത്തിച്ചിരുന്ന ലോക്കോ ഷെഡും യാർഡുകളും റെയിൽവേ ലൈനുകളുമൊക്കെ പ്രവർത്തനരഹിതമായി നശിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു. ഈ സംവിധാനങ്ങളെ ഉപയോഗപ്പെടുത്തി പുതിയ രീതിയിലുള്ള റെയിൽ ഓപ്പറേഷൻ സെന്ററായി ഷൊർണ്ണൂരിനെ മാറ്റാനാകണം. കൊങ്കൺ റെയിൽവേ വന്നതോടെ വടക്കോട്ട് പോകുന്ന ട്രെയിനുകൾ ഷൊർണ്ണൂർ വഴിയാണ് പോകുന്നത്. അതേസമയം തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്നും എറണാകുളത്തു നിന്നും ആലപ്പുഴയിൽനിന്നും പാലക്കാട് വഴി പോകുന്ന ദീർഘദൂര ട്രെയിനുകൾ ഷൊർണ്ണൂർ വഴിയല്ല പോകുന്നത്. ഈ ട്രെയിനുകൾക്കൂടി ഷൊർണ്ണൂർ വഴി പോകുന്നതിന് സൗകര്യപ്രദമായ വിധത്തിൽ ഒരു ട്രയാങ്കുലർ സ്റ്റേഷൻ നിർമ്മിക്കണമെന്ന് വർഷങ്ങളായുള്ള ആവശ്യമാണ്. നൂറുകണക്കിന് ഏക്കർ സ്ഥലം റെയിൽവേയുടെ കൈവശമുള്ളതിനാൽ ആവശ്യമായ പശ്ചാത്തല സൗകര്യമൊരുക്കാൻ കഴിയും. ആ നിലയിൽ ട്രയാങ്കുലർ സ്റ്റേഷൻ നിർമ്മിച്ച് മലബാറിലെ യാത്രക്കാർക്ക് ആ സൗകര്യം ഉപയോഗപ്പെടുത്താൻ കഴിയുന്ന രീതിയിൽ പുനഃക്രമീകരിക്കണം. നൂറു കണക്കിന് ഏക്കർ സ്ഥലവും മറ്റ് സംവിധാനങ്ങളും ഏഴ് പ്ലാറ്റ്ഫോമുകളുമെല്ലാമുള്ള ഷൊർണ്ണൂരിന്റെ നഷ്ടപ്രതാപം വീണ്ടെടുക്കാൻ സംസ്ഥാന സർക്കാർ കേന്ദ്രത്തിൽ സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തണമെന്നാണ് എനിക്ക് വിനീതമായി അഭ്യർത്ഥിക്കാനുള്ളത്.

കായികം, വഖഫ്, ഹജ്ജ് തീർത്ഥാടന വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. വി. അബ്ദുറഹിമാൻ): സർ, ചരിത്രപരവും ഭൂമിശാസ്ത്രപരവുമായ ധാരാളം പ്രത്യേകതകളുള്ള റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനാണ് ഷൊർണ്ണൂർ. നോൺ സബർബൻ ഗ്രേഡ് III-ലുൾപ്പെട്ടതാണ് ഷൊർണ്ണൂർ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷൻ. അതായത്, ഒരു കോടി ജനങ്ങൾ യാത്ര ചെയ്യുന്ന സ്റ്റേഷൻ എന്നർത്ഥം. അതുകൊണ്ട് പ്രസ്തുത സ്റ്റേഷന് ഈ കാറ്റഗറിയിലുൾപ്പെടുന്ന രീതിയിലുള്ള എല്ലാ അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങളും ലഭ്യമാണെന്ന് റെയിൽവേ അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്. അവിടത്തെ പ്ലാറ്റ്ഫോമുകളിൽ ഏഴെണ്ണം ഉയർന്ന ശ്രേണിയിൽപ്പെട്ടതാണ്. അതോടൊപ്പം കോഴിക്കോട് ഭാഗത്തേയ്ക്ക് പോകുന്ന രണ്ട് സ്റ്റേഷനുകളെ ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന മേൽപ്പാലം 3.5 കോടി രൂപ ചെലവഴിച്ച് പുതിയതായി നിർമ്മിച്ചുവരുന്നുണ്ട്. മറ്റുള്ള എല്ലാ പ്ലാറ്റ്ഫോമുകളിലും ലിഫ്റ്റ് സൗകര്യം ലഭ്യമാണ്. ആറും ഏഴും പ്ലാറ്റ്ഫോമുകളിൽ 60 ലക്ഷം രൂപ ചെലവിൽ 5 ബെയ്സ് അടങ്ങുന്ന ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേ സ്റ്റാൻഡേർഡ് പ്രകാരമുള്ള

ക്രമീകരണങ്ങളും നടത്തിവരുന്നു. ജലവിതരണത്തിനായി 1.59 കോടി രൂപ അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇതൊക്കെയാണ് അവിടത്തെ നിലവിലുള്ള അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങൾ. അതോടൊപ്പം സീറ്റിംഗ് കപ്പാസിറ്റികൾ, ജനങ്ങൾക്കുള്ള മറ്റ് സൗകര്യങ്ങൾ എന്നിവയെല്ലാം ഗ്രേഡ് III പ്രകാരമാണ് ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ളത്. ഷൊർണ്ണൂർ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനിൽനിന്ന് എറണാകുളത്തേയ്ക്കുള്ള ടിപ്പിൾ ലൈൻ സംവിധാനത്തിന് 1500 കോടി രൂപ അനുവദിക്കുന്നതിനുള്ള പ്രൊപ്പോസൽ റെയിൽവേയുടെ പരിഗണനയിലാണ്.

V മേശപ്പുറത്തുവച്ച കടലാസുകൾ

കാരുവിവരപ്പട്ടികയിലെ മൂന്നാമത്തെ ഇനം അനുസരിച്ചുള്ള കടലാസുകൾ

I. റവന്യൂ-ഭവനനിർമ്മാണ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. രാജൻ): സർ, താഴെപ്പറയുന്ന കടലാസുകൾ മുഖ്യമന്ത്രിക്കുവേണ്ടി ഞാൻ മേശപ്പുറത്തുവയ്ക്കുന്നു.

ചട്ടം 166 (1) പ്രകാരമുള്ള കടലാസുകൾ:

ക്രമ നമ്പർ	എസ്. ആർ.ഒ. നമ്പർ	വിജ്ഞാപനത്തിന്റെ നമ്പർ	തീയതി	കാലതാമസ പത്രിക സഹിതമാണോയെന്ന്
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1	377/2021	ജി.ഒ.(ആർ.റ്റി.) നമ്പർ 1226/2021/ഹോം	21-4-2021	അല്ല
2	387/2021	ജി.ഒ.(പി) നമ്പർ 40/2021/ഹോം	6-5-2021	അല്ല
3	388/2021	ജി.ഒ.(പി) നമ്പർ 41/2021/ഹോം	6-5-2021	അല്ല
4	389/2021	ഹോം-എസ്.എസ്.എ 2/67/2021-ഹോം	7-5-2021	അല്ല
5	399/2021	ജി.ഒ.(ആർ.റ്റി.) നമ്പർ 1341/2021/ഹോം	6-5-2021	അല്ല
6	408/2021	ജി.ഒ.(ആർ.റ്റി.) നമ്പർ 1364/2021/ഹോം	11-5-2021	അല്ല
7	409/2021	ജി.ഒ.(ആർ.റ്റി.) നമ്പർ 1431/2021/ഹോം	20-5-2021	അല്ല
8	410/2021	ജി.ഒ.(ആർ.റ്റി.) നമ്പർ 1457/2021/ഹോം	24-5-2021	അല്ല
9	411/2021	ജി.ഒ.(ആർ.റ്റി.) നമ്പർ 1458/2021/ഹോം	24-5-2021	അല്ല